

PLANOS AO QUADRADO

por Marco A Souto Maior



A marca fantasia NC² é resultado de uma joint venture criada em junho de 2008, entre a Navistar e a Caterpillar. Unidas pela denominação retirada de suas iniciais, as duas fábricas anunciaram planos mundiais para o desenvolvimento e a produção de caminhões.

Na estratégia geral, o objetivo das parceiras consiste em comercializar modelos das linhas International e Caterpillar fora dos Estados Unidos, com maior ênfase para os territórios da África do Sul, Austrália, Brasil, China, Rússia e Turquia.

E dentro desse extenso contorno global, o Brasil figura como um dos principais alvos e, ainda, ponta de lança para a América Latina. Com a matriz da região instalada em nossas terras a NC² tem espalhado aos sete ventos seu objetivo de conquistar uma bela fatia desse nosso crescente mercado nos próximos cinco anos.

Em porcentagem: nada menos que 9%, algo como 14,4 mil unidades, calculadas sobre um universo de 160 mil caminhões projetados pelos cálculos da companhia para 2015. Atingir tal meta inclui começar com um bom desempenho em 2011.

Em números: colocar 1,2 mil unidades no mercado brasileiro. O que significa conquistar uma fatia de mercado de 1% nos cerca de 130 mil caminhões estimados para os segmentos de médios, semipesados e pesados no ano que vem. O diretor de vendas e marketing para o Brasil, César Longo, conta como chegará aos 9%:

“Projetamos crescimento médio de 1,5% na participação anual.”

É um objetivo respeitável. Seja como for, essa é apenas uma parte do desafio. No início a nova marca irá comercializar por aqui os modelos International 9800i – fabricados em instalações da Agrale, na cidade de Caxias do Sul, RS, desde 1998, quando a Navistar fez uma passagem por aqui. E na sequência o modelo International DuraStar, que começa a ser montado no primeiro trimestre de 2011.

O mix para atingir a marca do milhar e duzentas unidades deverá ser composto por 800 modelos 9800i e 400 do DuraStar. Ambos serão montados nas linhas de Caxias do Sul, na medida em que a fábrica definitiva somente estará concluída em 2013 ou 2014. Longo observa que

Unidas pela marca fantasia NC², International e Caterpillar fazem planos de conquistar 9% dos mercados pesados em cinco anos



International DuraStar: cabina convencional com motor de 260 cavalos.

a definição do local ainda demandará algum tempo:

“Temos um grupo de trabalho avaliando e encaminhando tratativas com os governos que tomarão posse em janeiro”.

Por enquanto serão aplicados US\$ 10 milhões na planta gaúcha que, atualmente, tem capacidade de produzir de oito a dez unidades por turno de trabalho. Além desses, outros US\$ 200 milhões serão investidos em desenvolvimento de novos produtos e na abertura do mercado brasileiro.

Essa bolada faz parte do plano de oferecer quinze modelos de caminhões, dos quais quatro serão Caterpillar, a partir de 2015. No primeiro semestre de 2012 chegará ao Brasil o Global Eagle. Será um caminhão de cabina frontal, com potência de 180 a 550 cavalos, e peso bruto total de 10 a 74 toneladas.

No segundo semestre do mesmo ano entra em linha de montagem um modelo Caterpillar, também frontal e dedicado a betoneiras, basculantes e coletores de lixo, com potência de 200 a 600 cavalos e peso bruto total de 24 a 55 toneladas.

Àqueles que estranhem tanta agilidade de conceber duas novas linhas em tão curto espaço desde que se iniciou a parceria, em 2008, César Longo esclarece que os projetos vinham sendo executados bem antes disso.

Mas, enquanto as novidades não vêm, os fregueses brasileiros terão de escolher entre o cara-chata 9800i e o focinhudo DuraStar. O diretor garante que um e outro estão totalmente adaptados para enfrentar as novas normas do Conama P7, ou Euro 5, que entram em vigor em janeiro de 2012. E garante ainda que o fato da cabina ser avançada – em desuso por aqui – não é significativo.

“São cabinas modernas e que, por certo, irão agradar aos transportadores.”

Bem conhecido no Brasil em tempos outros, o modelo 9800i oferece opções de tração 6x2 e 6x4, para um PBTC, Peso Bruto Total Combinado, de 57 e 74 toneladas, respectivamente. É equipado com transmissão sincronizada Eaton FTS-20112L, de 13 velocidades, e um duplo contra-eixo que suporta até 1,2 milhão de quilômetros, segundo o fabricante.